

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

L'Associazione Cittadini per l'aria onlus, con sede a Milano, Via Lentasio 9, C.F. 97716870155 e-mail segreteria@cittadiniperlaria.org tel. 3442010260, pec cittadiniperlaria@pec.it osserva quanto segue in merito alla procedura di VIA in relazione alla Variante localizzativa della Tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36 ("il Documento").

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al Progetto, sotto indicato

ID: **Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse – CUP F11B06000270007. Elaborati di progetto definitivo della variante "Tratta D" ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs. 12.04.2006, n. 163 e ss.mm.ii.**

to va@pec.mite.gov.it

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- X Aspetti di carattere generale (*es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali*)
- X Aspetti programmatici (*coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale*)
- X Aspetti progettuali (*proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali*)
- X Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)
- X *aspetti finanziari*

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- X Atmosfera
- X Ambiente idrico
- X Suolo e sottosuolo
- X Rumore, vibrazioni, radiazioni
- X biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- X Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale

In ordine alla proposta variante

1) L'erosione e il consumo di suolo, verde e biodiversità

L'opera di cui si tratta insiste su un'area - l'area metropolitana di Milano e aree limitrofe - estremamente deteriorata ambientalmente sotto ogni punto di vista. Un deterioramento che, conseguentemente, richiede

interventi di ricostruzione del tessuto ambientale e della qualità degli elementi dell'ambiente aria, acqua, suolo e di conservazione e protezione degli ambiti ancora conservati.

In particolare, il progetto di cui si tratta ipotizza di inserire - entro un'area prevalentemente agricola e in prossimità a centri urbani di piccole e medie dimensioni al limitare dell'area metropolitana milanese - una nuova arteria autostradale a pagamento che congiunga l'infrastruttura cd. Pedemontana alla A4 in corrispondenza al casello di Agrate.

Un'opera che, a partire da Carnate, lambisce numerosi comuni oggi contornati unicamente da aree verdi, taglia un'area verde, agricola e boschiva preservata con rilevanti sforzi negli anni, per arrivare al casello di Agrate con un percorso quasi totalmente parallelo a quello della A51 proveniente da Lecco.

Una duplicazione distruttiva e nociva, insomma, per le aree verdi coinvolte, la cui integrità verrebbe distrutta, trasformando l'area su cui verrebbe ad insistere l'opera in una, ennesima, cementificata, a dispetto della gravità dei dati che già interessano il territorio e la Regione Lombardia sotto questo profilo che emergono dal recentissimo e allarmante rapporto "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" ad opera del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA).

Una distruzione che pregiudicherebbe definitivamente la poca biodiversità ancora esistente, interromperebbe i corridoi naturalistici esistenti, causerebbe una perdita di verde e una cementificazione che si ripercuoterebbe sulla temperatura dell'area e determinerebbe, inoltre, l'ennesima riduzione della permeabilità del suolo che - come hanno dimostrato i recenti eventi alluvionali - si configura come assolutamente fondamentale perché il territorio possa sopportare gli eventi meteorologici estremi che sono sempre più frequenti.

2) **La mobilità regionale e l'inquinamento atmosferico**

I più recenti studi sull'impatto dell'inquinamento sul nostro paese indicano che oltre 40mila persone (su 70mila a livello nazionale) muoiono prematuramente in Pianura padana a causa dell'esposizione al PM2.5 e oltre altre 20mila a causa dell'esposizione al biossido di azoto¹. Stime complessive che, in studi precedentemente condotti dai ricercatori², riconducono alla sola Lombardia circa 1/3 della mortalità italiana in conseguenza dell'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria. Analisi e numeri che devono necessariamente essere associati alle fonti che danno origine agli inquinanti che determinano tale impatto. Ebbene i dati della banca dati INEMAR di Regione Lombardia³ indica chiaramente che nelle province di Milano e Monza il trasporto contribuisce in maniera assolutamente prevalente sia alle emissioni di particolato (PM2.5 e PM10) che a quelle di biossido di azoto (NO2).

Ne consegue che - come fu affermato molti anni orsono dai ricercatori del Joint Research Center della Commissione Europea a conclusione del pluriennale studio sull'inquinamento in Lombardia - non può

¹ [1] Massimo Stafoggia, Francesca de' Donato, Carla Ancona, Andrea Ranzi, Paola Michelozzi, [Health impact of air pollution and air temperature in Italy: evidence for policy actions](#), Epidemiol Prev 2023; 47 (3) Suppl 1:22-31. doi: 10.19191/EP23.3.S1.A619.040

² <https://www.viias.it/>

³ <https://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/InemarDatiWeb/Inventario+delle+emissioni+in+atmosfera>

esservi soluzione alle concentrazioni da trasporto in Lombardia se non “riducendo il numero di chilometri percorsi”⁴.

L’opera di cui si tratta, dunque, oltre ad essere del tutto inutile, in quanto si sovrappone del tutto quanto a funzione al tratto della tangenziale già esistente A51, rappresenta un’opera che va nel senso diametralmente opposto a quanto imposto dalla situazione lombarda. E’ infatti nozione nota e consolidata che la costruzione di infrastrutture stradali determina una crescita e l’attrazione di nuovo traffico così determinando un effetto opposto a quello auspicabile di riduzione dei chilometri percorsi e, dunque, di riduzione degli inquinanti (PM10, PM2,5, NO2) prodotti dal trasporto. Si deve al riguardo sottolineare che le emissioni da trasporto derivano non solo dagli scarichi e, dunque, dalla combustione dei carburanti, ma altresì dal fenomeno abrasivo di pneumatici, freni, asfalto, che viene moltiplicato dai chilometri percorsi e che rappresenta un elevato per la salute umana per la presenza di metalli e sostanze di varia natura contenuti all’interno dei materiali oggetto di abrasione. Ciò comporta che l’auspicato miglioramento tecnologico delle emissioni allo scarico, per esempio con l’aumento dei veicoli elettrici, non porterà beneficio in ordine alle emissioni derivanti dal fenomeno abrasivo ciò che, ancora una volta deve indirizzare le misure regionali e nazionali verso l’attivazione di sistemi di mobilità alternativa al trasporto con mezzi privati.

E’ poi evidente che l’opera in questione non solo aumenterebbe il contributo del traffico a livello regionale e nell’area in questione ma determinerebbe una nuova esposizione agli inquinanti da traffico della popolazione dei numerosi centri abitati che verrebbero lambiti dall’infrastruttura.

Si ricorda inoltre che l’intera area di cui si tratta si trova in gravissima violazione dei limiti per gli inquinanti dell’aria (PM2.5, PM10, NO2) previsti dalla Direttiva vigente (2008/50/CE) e sotto ben tre (PM10, NO2, PM2.5) procedure di infrazione comunitarie. Solo un deciso cambiamento nelle politiche regionali e padane sul trasporto, che sostengano l’abbandono di progetti di nuova cementificazione e incremento delle infrastrutture di trasporto su gomma investendo in maniera decisa e cospicua nel potenziamento dell’infrastrutture di trasporto pubblico su ferro, può consentire di rientrare alla regione entro i limiti legali per gli inquinanti atmosferici, garantendo la dovuta protezione alla salute umana che, come è ormai accertato e ben spiegato dalle recenti linee guida dell’OMS sulla qualità dell’aria, è danneggiata in ogni suo organo dagli inquinanti atmosferici a concentrazioni molto inferiori ai limiti oggi vigenti.

SI osserva infine che anche assumendo la prospettiva degli atti presentati dal proponente, non si comprende quale possa essere l’utilità dell’opera. A titolo esemplificativo, nello studio del traffico, “Conclusioni principali”, si legge: *“il traffico di lunga percorrenza rappresenta comunque una quota minoritaria del traffico che potrebbe utilizzare la nuova tratta D, attorno al 7-8% del traffico totale e questo supporta, a maggior ragione, la realizzazione di una tratta breve capace di servire il traffico locale e sgravare le attuali viabilità ordinarie.”*. Tale affermazione rappresenta di per sè la evidente prova dell’inutilità della tratta di cui si tratta, opera che evidentemente (e per quanto sopra sinteticamente ricordato) pregiudicherebbe il territorio su cui vorrebbe insistere e non lo aiuterebbe di certo limitandosi - in ipotesi- a drenare una piccola quota di traffico che peraltro è solo ipotetico, dati gli elevati costi della tratta. In ogni scenario poi l’aumento dell’inquinamento dell’aria è

⁴ Collaborative Research Project for Air Pollution Reduction in Lombardy Region (2006- 2010)

dato per certo e, dunque, il territorio che dovrebbe accogliere l'opera non solo non avrebbe benefici in termini di traffico ma in più si vedrebbe di certo diminuire la qualità dell'aria (Studio di Impatto Ambientale (SIA) pagina 22) e ciò in un territorio dove anche il proponente evidenzia che il superamento dei limiti di legge è cronico. A ciò si aggiunga che, prendendo per buona la descrizione definita dal proponente che indica l'infrastruttura proposta come rivolta prevalentemente al traffico locale, questo si appalesa come un motivo aggiuntivo per ovviare alle esigenze di trasporto dell'area con sistemi di trasporto pubblico, come ripetutamente richiesto dalle amministrazioni locali di questa area, e non certo costruendo un'autostrada che, rovinando il territorio, allontana ancor di più la cura dell'aria tossica in Lombardia.

L'infrastruttura e le politiche italiane e europee al 2030

E' inoltre noto che con l'adozione del piano Fit For 55 di cui il Consiglio Europeo è co-legislatore, l'Italia è impegnata alla realizzazione dell'obiettivo di riduzione di almeno il 55% delle emissioni climalteranti entro il 2030 e alla implementazione del Zero Pollution action plan adottato nel suo ambito. Piano che, a propria volta, si propone di ridurre del 55% la mortalità causata dall'inquinamento atmosferico entro il 2030. E nel cui ambito l'unione europea sta progredendo nella predisposizione della nuova Direttiva sulla qualità dell'aria che si pone come obiettivo l'avvicinamento dei limiti per gli inquinanti alle linee guida dell'OMS. Un processo legislativo che – a seguito del voto del Parlamento Europeo in sede plenaria tenutosi lo scorso 13 settembre – ipotizza il raggiungimento delle concentrazioni indicate dalle linee guida dell'OMS per gli inquinanti dell'aria nel 2035.

Quadro che rende il progetto, ab origine, in sostanziale e profonda contraddizione con gli impegni dell'Italia di stampo europeo laddove, invece che essere volto a ridurre drasticamente le emissioni da traffico esistenti – e quindi l'impatto sanitario sulla popolazione esposta in coerenza con la pianificazione europea menzionata - comporta, al contrario, un lungo periodo di cantierizzazione a cui conseguono rilevanti emissioni per effetto della movimentazione, della risospensione e del flusso dei mezzi, oltre che, nel medio e lungo termine, per l'ipotizzato incremento dei flussi di traffico.

Tale dissociazione della valutazione del progetto di cui si tratta in termini ambientali dal nuovo piano normativo e programmatico europeo, fatto proprio dall'Italia, rende l'ipotesi di concessione di una VIA favorevole al progetto del tutto inverosimile.

Gravemente deficitaria appare poi la valutazione della "matrice clima" basata "sulla quantificazione delle emissioni di CO2 equivalente prodotte dai flussi veicolari circolanti sulla rete stradale presa in esame". Appare infatti evidente che, a tali fini, vanno valutati il consumo di suolo e l'impatto su tutte le matrici ambientali nonché le possibili interazioni dell'opera rispetto ai corsi d'acqua e ad altre possibili elementi sensibili ai grandi eventi atmosferici sempre più frequenti (Studio di Impatto Ambientale (SIA) pagina 24).

La Sottoscritta dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Milano 19 novembre 2023

La dichiarante
Anna Gerometta



Presidente
Cittadini per l'Aria onlus



CITTADINI PER L'ARIA Onlus

Via Lentasio 9 - 20122 Milano

tel. +39 0258303206

tel. +39 351 8482040

@citizensforair

info@cittadiniperlaria.org

www.cittadiniperlaria.org

Membro di [EEB](#) e [T&E](#)

c.f. 97716870155